

## Südkurs – Trip nach Ravenna

Ein Kurztrip nach Ravenna ist der Inhalt meines heutigen Berichtes.

An sich nichts Spektakuläres und kaum einen Bericht wert. Ich möchte aber damit all jenen Mut machen weiter weg zu fliegen, die sich normalerweise selten über die Landesgrenzen hinauswagen. Wenn ich in die Flugbücher schaue, sind das gar nicht so wenige. Auch unsere Jungflieger möchte ich ermutigen. Nebenbei möchte ich ein paar Praxistipps mit euch teilen.

Anfang Juli stand zusammen mit einem alten Fliegerkameraden ein Trip nach Ravenna auf dem Programm. Eine Freundin von mir, eine bekannte Sängerin, hatte dort einen Liederabend, und den wollten wir besuchen.



Da wir nur zu zweit waren, war eine DIMONA des KFC das Flugzeug der Wahl. Die Strecke nach Oberitalien ist navigatorisch und Seitens der ATC leicht zu bewältigen und kann auch Anfängern und wenig Geübten an's Herz gelegt werden.

Die erste Wahl für die Flugstrecke führt normalerweise nach Tarvis und dann entlang des Kanaltales. 5.000 ft ist eine gute und sichere Höhe.

Zu knapp am Hang sollte man nicht fliegen, da sich zwischen Tarvis und Pontebba eine Seilbahn befindet. Das Tragseil hat einen großen Abstand zum Boden, ist zwar mit Bällen markiert, aber dennoch nicht leicht zu sehen. Diese Seilbahn versorgt eine Radarstation der italienischen Armee.

Wenn man immer der Autobahn folgt, kann nicht viel schief gehen. „Padua Information“ auf 124,15 braucht man vor Gemona nicht zu rufen, im Tal gibt es keinen Empfang. Die VFR Route geht dann nach Gemona östlich an Udine vorbei über Pradamano zum Flugplatz Ronchi. Die Flughöhe kann man "requesten" bzw. sie wird von Padua zugewiesen, das ist abhängig vom Verkehr in Aviano, Rivolto und Ronchi.



Rechtzeitig vor Ronchi übergibt einem Padua an Ronchi Approach, der dann meistens einen „Report Ronchi“ haben will. Die weitere Freigabe ist dann immer über Grado, Caorle, Jesolo – immer entlang der Küste zum Flugplatz San Nicolò am Lido von Venedig.

Das gute in Italien ist, dass man immer unter Radarkontrolle ist und immer von einer Frequenz auf die nächste weitergereicht wird und nebenbei noch laufend „Traffic Information“ bekommt. Das Heraussuchen von Frequenzen kann man sich also getrost ersparen.



Von San Nicolò flogen wir weiter über Chioggia, die kleine Schwester Venedig's, in Richtung Ravenna und dann nach Forlì, wo wir landeten.

Die meisten Kleinflugplätzen haben in Italien Montags geschlossen. Da unser Flug Montag stattfand, planten wir von Haus aus nach Forlì zu fliegen, da es nur ca. 30 km von Ravenna entfernt ist.

Wir haben trotzdem beim Überflug Ravenna gerufen und erfahren, dass der Platz offen wäre, allerdings „No Fuel“, also flogen wir weiter wie geplant. **„Plan your flight – fly your plan!“**

Generell ist es nicht nur in Italien zu empfehlen, vor Abflug am Zielflugplatz anzurufen, das kann viel Ärger und Überraschungen ersparen.

Nach 2h 20min landeten wir in Forlì und waren dann rasch mit dem Taxi in Ravenna und genossen ein herrliches Konzert.

Italien ist bekanntlich voll herrlicher Baudenkmäler, voll von Kultur und leichter Lebensart, gutem Essen und trinken und schöner Frauen.

Diese Lebensart schließt wahrscheinlich gewisse andere Charaktereigenschaften, wie Pünktlichkeit, Genauigkeit etc. aus, man kann nicht alles haben.....

So warteten wir am nächsten Tag dann 45 Minuten auf den Tankwagen, bis schließlich einer mit „JET A1“ kam, den wir dankend weiterschickten. Weitere 30 Minuten vergingen, ehe unser Handlingagent vorbeischaute und sich erkundigte, ob wir schon getankt haben. Von ihm erfuhren wir dann, dass die Tankfirma, die er uns gerufen hatte gar kein AVGAS verkauft.....

Der lokale Aeroclub sollte aber AVGAS haben wurde uns gesagt. Also rollten wir dorthin und sahen auch gleich die Tankstelle. Allerdings begann da gerade die einstündige Mittagspause des Tankwartes – man kann eben, siehe oben, nicht alles haben.....

Generell bekommt man in Italien zwischen 12 und 13 keinen Sprit, ich hätte es mir denken können.

Irgendwann war der Flieger dann betankt, wir durften 3 Euro pro Liter zahlen und flogen ab Richtung San Nicolo, nicht ohne vorher vom Aeroclub in Forli ein paar Kaffee spendiert bekommen zu haben.

San Nicolo ist immer eine Reise wert, alleine das Flughafengebäude ist sehenswert. Es stammt aus den 1930er Jahren, wurde erst unlängst liebevoll restauriert und ist wirklich ein historisches Juwel.



Da durch den unerwartet langen Tankvorgang in Forli unser Zeitplan durcheinander geraten war, ließen wir die Fahrt nach Venedig bleiben und labten uns im recht brauchbaren Flughafen Restaurant.

Rundherum zogen langsam CB's auf, daher brachen wir bald wieder unsere Zelte ab, flogen in 1.000 ft der Küste entlang Richtung Grado und dann wieder das Kanaltal nordwärts. Natürlich gibt es im Sommer in Oberitalien oft Gewitter. Wenn das Gewittergeschehen aber nicht frontal bedingt ist sondern es sich nur um klassische Wärmegewitter handelt, lassen sich diese normalerweise leicht umfliegen.



Die Ausnahme ist natürlich ein CB, der den Eingang in's Kanaltal versperrt, da müsste man dann über Slowenien ausweichen.

Wir hatten aber gutes Wetter bis nach Haus und waren nach ca. 1h30min wieder in Klagenfurt.

Ein angenehmer und relaxter Trip fand so ein Ende – ***Nachahmung empfohlen und unproblematisch!***

Rainer Kuen